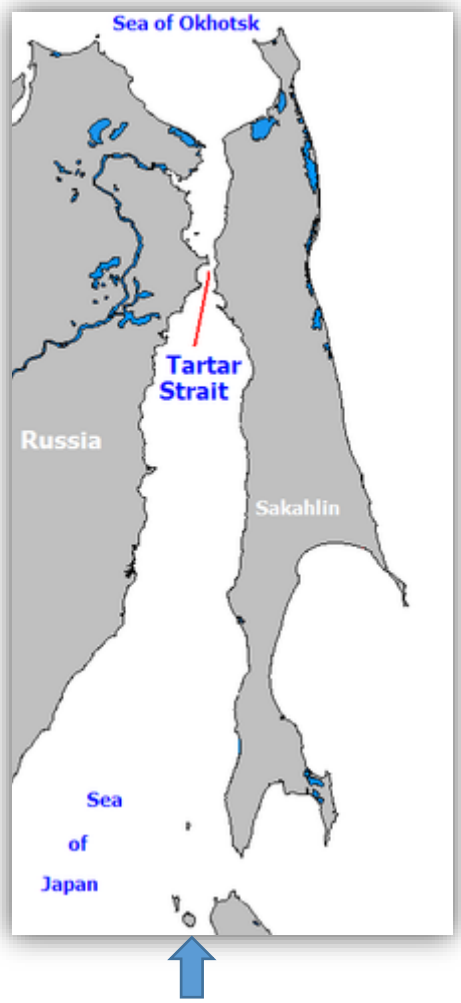
Gates Ajar Mar. 2025

3/1/25 Vol.37. No.2

- A Whale of a Tale
- Why Japan?
- Chairman's message

"Few of us realize how much we owe the whalers, the prominent part they played in our history, the prosperity and wealth they brought to the infant Republic, or the influence their rough and ready lives had upon the civilization, exploration, and commerce of the globe."
~ A. Hyatt Verrille, *The Real Story of the Whale,* 1916

Introduction ...



Rishiri Island

We are 'going whaling'! And while we are at it, we will explore life on board a whale ship - from the South Pacific to the China Sea to the Sea of Japan to the Straight of Tartary (the cold, icy ocean that divides the Russian island of Sakhalin from mainland Asia, and connects the Sea of Okhotsk on the north with the Sea of Japan on the south). Thanks to MacDonald's own 'Narrative' - and the superb biography written by FOM's own award-winning Frederik Schodt - we are familiar with what Ranald accomplished while he was in Japan. We know the "Big Picture" - but there are hints and details we can glean from Ranald's later manuscripts (which he wrote in his mid-to-late 60s) that were used to compile his famous "Narrative". Another resource is his deposition given to Capt. Glynn only days after leaving Japan - for the benefit of the U.S. Navy. Before our Friends of MacDonald web site was hacked, we had a listed bibliography of more than two dozen sources which specifically mentioned Ranald Macdonald, each providing their own insights into the life of this amazing man. That said, what kind of daily life did Ranald lead while on a whale ship? You are about to find out.

For more than a thousand years men have pursued the leviathans of the deep, yet of all nations that have done so, none has a more fascinating whaling industry than does the United States. From the moment the Pilgrims landed until the early twentieth century, whaling was a powerful force in the evolution of America. Much of America's culture, economy, and its character were literally and figuratively *rendered* from the bodies of whales. Thousands of American ships manned by tens of thousands of men killed hundreds of thousands of whales - which were processed into products and profits that in turn created great fortunes and spurred the formation and growth of the nation.

American whale oil lit the world. It was used in the production of soap, textiles, leather, paints and varnishes, and it lubricated the tools and machines that drove the Industrial Revolution. The baleen cut from the mouths of whales shaped the course of feminine fashion by putting the hoop in hooped skirts and giving form to stomach-tightening and chest-crushing corsets. Spermaceti, the waxy substance from the heads of sperm whales, produced the brightest and cleanest burning candles the world has ever known, while ambergris, a by-product of irritation in a sperm whale's bowel, gave perfumes great staying power and was worth its weight in gold.

The heroic (and often tragic) stories of American whalemen were renowned. They sailed the world's oceans and brought back tales filled with bravery, perseverance, endurance and survival. They mutinied, murdered, rioted, deserted, drank, sang, spun yarns, scrimshawed and recorded their musings and observations in journals and letters. They survived boredom, backbreaking work, tempestuous seas, floggings, pirates, putrid food and unimaginable cold. Enemies preyed upon them in times of war, and competitors envied them in times of peace. Many whalemen died from violent encounters with whales and from terrible miscalculations about the unforgiving nature of nature itself. And through it all, the whalemen, those "iron men in wooden boats", created a legacy of dramatic, touching and, at times, horrific stories that can still stir our emotions and excite the most primitive part of our imaginations. "To produce a mighty book, you must choose a mighty theme", proclaimed Herman Melville, and the epic story of whaling is one of the mightiest themes in American history. (1) Eric Jay Dolin, *Leviathan, The History of Whaling in America,* 2007 (New York, W.W. Norton & Co.), 'Introduction'

*****

The first close-up encounter between humans and whales was likely not at sea but on an unknown beach where a whale, either dead or dying, had washed ashore – no doubt astonishing the "locals". Humans learned to take advantage of these occurrences by cutting up whales for food and using their bones for building shelters or other purposes. At some point men took to the water to hunt whales. Fragmentary history offers only small glimpses, rather than a clear image, of how whaling began. Japan has a centuries-long history of small-scale coastal whaling, possibly even as far back as the Jomon period (10,000–300 BC).

Henry Hudson of Hudson's Bay Company fame was largely responsible for alerting the British to the possibilities of whaling during his search for the fabled "Northwest Passage" in 1610. He never did find the 'passage', but he did see huge concentrations of whales, and soon after Dutch and Basque whalemen quickly joined – and competed with – the British. It could be rightfully said that King James I and his royal charters and the corporate backers of whaling companies were the ones who first populated North America – not the Pilgrims., (2) ibid., pgs. 13-15.

During the 1840s to 1861 the American whaling industry was at its peak, and ranked ninth in overall value to the US economy at its height - until whale oil was replaced by petroleum products in the mid-nineteenth century. MacDonald's voyage on the *Plymouth*, from 1845-1849, (during the so-called "Golden Age" of whaling) would prove to be part of the "beginning of the end" of this industry, for, in 1859, petroleum was discovered in Pennsylvania ... which meant whale oil was no longer needed for candles. On Sunday, August 24, 1924, 30 years and one day after Ranald MacDonald's passing, the "*Wandered*", the very last of America's wooden whaleships, sailed out of New Bedford harbor. And on Monday the 25th it was quickly abandoned in a storm and, over the next few days, slowly disintegrated in the surf off the rocky coast of Cuttyhunk Island, Massachusetts. (3) ibid., pgs.370-373.

*****

Aboard a Whaling Ship, 1850

In the days before the discovery of petroleum, whale oil supplied the fuel for the lamps that illuminated the nights on the streets and in American homes. In addition, the whale was the source of a boney substance called baleen used in women's corsets, hairbrushes, buggy whips, collar stays and various other products.

During the 19th century whaling was a lucrative business and it made many East Coast seaports rich. Ports such as New Bedford and Nantucket in Massachusetts thrived. Their whaling ships roamed the seas of the world on voyages lasting up to four years. These special-purpose vessels were fast, rugged and versatile. Not only did they carry the equipment necessary for hunting and killing their prey, but also the technology for processing, storing and preserving their catch until their return to port. They were the forerunners of today's factory ships

For the whaleman, it was a rough and dangerous life. Once a whale was sighted, the crew took to their whaleboats in pursuit with the immediate objective of harpooning their prey. If the harpooner successfully speared a victim, the whaleboat and its crew were treated to what was called a "Nantucket Sleigh Ride" as the whale dragged its hunters through the sea in an attempt to escape. After two to three hours of this rollercoaster ride, the whale would tire, be finished off and then hauled to the mother ship, there to be cut up and its blubber boiled down to yield its precious oil.

"*The boat spun after him with almost the swiftness of a top...*"

The Reverend Henry T. Cheever was a missionary who roamed the Pacific. In 1850 he was a passenger aboard the '*Commodore Preble*', a whaling ship out of Boston, and recorded the experience of a whale hunt:

"For the first time in our now ten weeks' passage from the Hawaiian Islands, on this New Zealand Cruising Ground, we heard, day before yesterday, that life-kindling sound to a weary whaleman: "**THAR SHE BLOWS**!" It turned out that three whales were descried(4) from aloft in different parts, and in a short time, when we were deemed near enough, the captain gave orders to "stand by and lower" for one a little more than half a mile to windward. Three boats' crews pulled merrily away, glad of something to stir their blood, and with eager hope to obtain the oily material wherewith to fill their ship and make good their 'lay.'(5) The whale was going leisurely to windward, blowing every now and again two or three times, then 'turning tail,' 'up flukes,' and sinking. The boats 'headed' after him, keeping a distance of nearly one quarter of a mile from each other, to scatter (as it is called) their chances.

(4) Literary for "caught sight of"

(5)The whaleman was not paid by the day, week, or month, nor was he allowed a certain sum for every barrel of oil or for every pound of bone captured. Instead, his earnings (LAY) consisted of **a specified fractional share**, known as a lay, of the total net proceeds of a voyage."

Fortunately, as the oarsmen were 'hove up,' that is, had their oars a-peak, about the place where they expected the whale would next appear, the huge creature rose hard by the captain's boat, and all the harpooner in the bow had to do was to plunge his two keen cold irons, which are always secured to one tow-line, into the monster's blubber-sides. This he did so well as to hit the 'fish's life' at once, and make him spout blood forthwith. It was the first notice the poor fellow had of the proximity of his powerful captors, and the sudden piercing of the barbed harpoons to his very vitals made him caper and run most furiously. *The boat spun after him with almost the swiftness of a top*, now diving through the seas and tossing the spray, and then lying still while the whale sounded; soon in swift motion again when the game rose, for the space of an hour. During this time another boat 'got fast' to him with its harpoons, and the captain's cruel lance had several times struck his vitals. He was killed, as whalemen call it, that is, mortally wounded, an hour before he

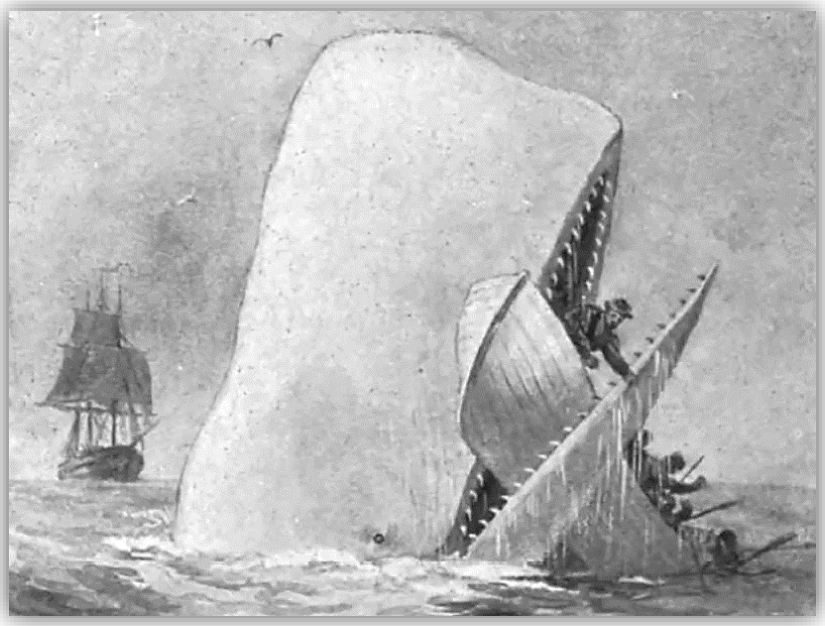
went into 'his flurry,' and was really dead or turned up on his back. The loose boat then came to the ship for a hawser to fasten round his flukes; which being done, the captain left his irons in the carcass and pulled for the ship, in order to beat to windward, and, after getting alongside, to 'cut him in.' This done, and the mammoth carcass secured to the ship by a chain round the bitts, they proceeded to reeve the huge blocks that are always made fast for the purpose to the fore and main mast head, and to fasten the cutting-in tackle. The captain and two mates then went over the sides on steps well secured, and having each a breast-rope to steady them and lean upon. The cooper then passed them the long-handled spades, which he was all the time grinding and whetting, and they fell lustily to work chopping off the blubber.

Soon after we had finished cutting in, about eight o'clock in the evening, the wind increased almost to a gale, making it impossible to try out that night. But to-day, while the ship is lying to, the business has begun in good earnest; the blubber-men cutting up in the blubber-room; others pitching it on deck; others forking it over to the side of the 'try-works;' two men standing by a 'horse' with a mincing knife to cleave the pieces into many parts for the more easy trying out, as the rind of a joint of pork is cut by the cook for roasting: the boat-steerers(sic) and one of the mates are pitching it into the kettles, feeding the fires with the scraps, and bailing the boiling fluid into copper tanks, from which it is the duty of another to dip into casks.

The whale now taken proves to be a cow whale, forty-five feet long and twenty-five round, and it will yield between seventy and eighty barrels of right whale oil. This is about the ordinary size of the New Zealand whale, a mere *dwarf* in comparison with that of the northwest (in the Sea of Japan), which sometimes yields, it is said, three hundred barrels, rather than the ordinary one hundred and fifty, or one hundred and eighty."

References: Reverend Cheever's account appears in: Cheever, Henry T., The Whale and His Captors (1853); Stackpole, Edouard, A., The Sea-Hunters, The New England Whalemen During Two Centuries 1635-1835 (1953). "Aboard a Whaling Ship, 1850," EyeWitness to History, www.eyewitnesstohistory.com (2004). http://www.eyewitnesstohistory.com/whaling.htm

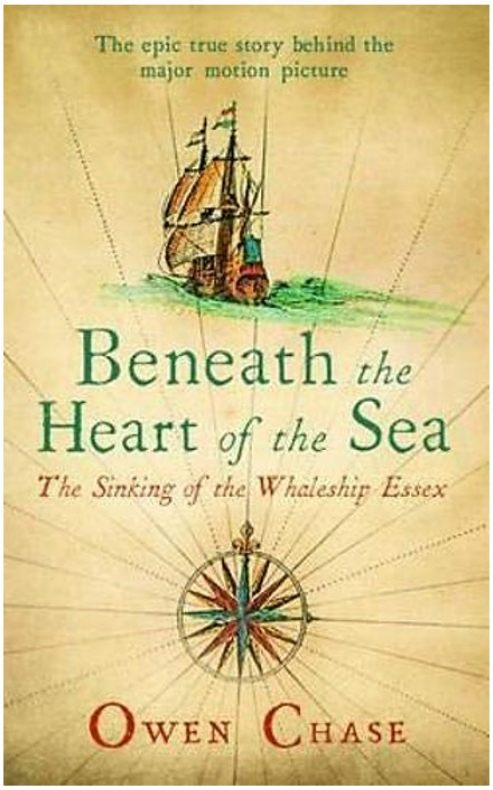
Herman Melville's Moby-Dick: the Greatest American Whaling Story



On December 30, 1840, at the age of 21 years, Herman Melville signed the shipping articles for a whaling voyage to the Pacific Ocean aboard the ship Acushnet of Fairhaven, MA [Valentine Pease, master].

The vessel set sail down the Acushnet River estuary on January 3, 1841, past the great wharves of New Bedford, the then whaling capitol of the world, and out into the North Atlantic. This author of genius was being carried off on the voyage that would inspire one of the greatest works of literature in the American language.

Moby-Dick was first published in London under a different title before its publication in New York. All told, there were 115 editions of this book. Before the publication of Moby-Dick, the subject of whaling had a limited but significant representation in American literature. The most famous early American accounts had more to do with sensations in the whale fishery such as the Owen Chase Narrative of the most extraordinary and distressing shipwreck of the whale-ship Essex of Nantucket, which was attacked and finally destroyed by a large spermaceti-whale, in the Pacific Ocean (New York 1821). Additionally there were Herman Melville's two other whaling related works of fiction, Typee: A Peep at Polynesian Life(6) … (New York, 1846) and Omoo: A Narrative of Adventure in the South Seas(7) … (New York, 1847). After 1851 a wide variety of works of fiction and non-fiction -- including dime novels, temperance pamphlets, reminiscences and additional primary accounts -- came increasingly into the public sphere. Melville was also influenced by stories 'whalemen' told about a ferocious white whale. Twelve years before Moby-Dick, a U.S. naval officer wrote an article, "Mocha Dick: The White Whale of the Pacific" in which he described a great whale that was "white as wool." When the Mocha Dick of this tale was captured, the crew found twenty harpoons in his body from previous attempts to kill him.



Owen Chase (1797-1869) was born in Nantucket. First Mate on board the Essex, he was rescued from its wreckage on February 18, 1821.

All these influences eventually inspired Melville's tale of a crazed captain and his doomed ship and crew, which was published in 1851. As the novel begins, Ishmael joins the crew of Captain Ahab, who is determined to find and kill the white sperm whale known to 'whalemen' as "Moby-Dick." Ahab had lost one of his legs in an earlier attempt to capture the great beast. In the final encounter, Captain Ahab, crew, and ship are destroyed. Only the narrator, Ishmael, survives to tell the story.

Moby-Dick is a great, sprawling book that moves back and forth between the main story line and Melville's digressions on whales, 'whalecraft', and other subjects. He vividly captures the environment of the Yankee whaler - a world of exciting chases and dangerous, violent work; years of boredom and loneliness; exotic ports, cannibal crewmen, and strange events; and, always, "the great shroud of the sea," as Melville described it. Moby-Dick is today considered one of the greatest of all American novels; although when it was first published the critics gave it mixed, sometimes scathing reviews. [[Herman Melville, 1819-1891]]

(6) the narrative is based on Melville's experiences on the island Nuku Hiva in the South Pacific Marquesas Islands in 1842, supplemented with imaginative reconstruction and research from other books. The title comes from the valley of Taipivai, once known as Taipi.
(7) Named after the Polynesian term for a rover, or *someone who roams from island to island*, Omoo chronicles the tumultuous events aboard a South Sea whaling vessel.

****

The True-Life Horror That Inspired 'Moby-Dick' -- Smithsonian Magazine, March 1, 2013

On a day in 1852, on Nantucket Island, Herman Melville met the broken-down 60-year-old man who had captained the *Essex*, the ship that had been attacked and sunk by a sperm whale in an 1820 incident that had inspired Melville's novel, Moby Dick. Captain George Pollard Jr. was just 29 years old when the *Essex* went down, and he survived and returned to Nantucket to captain a second whaling ship, *Two Brothers*. But when that ship wrecked on a coral reef two years later, Pollard was marked as unlucky at sea - a "Jonah" - and no owner would trust a ship to him again. Pollard lived out his remaining years on land, as the village night watchman.

Melville had written about Pollard briefly in Moby-Dick, and only with regard to the whale sinking his ship. During his visit, Melville later wrote, the two merely "exchanged some words." But Melville knew Pollard's ordeal at sea did not end with the sinking of the *Essex*, and he was not about to evoke the horrific memories that the captain surely carried with him. "To the islanders he was a nobody," Melville wrote, "but to me, the most impressive man, tho' wholly unassuming, even humble—that I ever encountered."

Pollard had told the full story to fellow captains over a dinner shortly after his rescue from the *Essex* ordeal, and to a missionary named George Bennet. To Bennet, the tale was like a confession. Certainly, it was grim: 92 days and sleepless nights at sea in a leaking boat with no food, his surviving crew going mad beneath the unforgiving sun ... eventual cannibalism ... "But I can't tell you no more—my head is on fire at the recollection," Pollard told the missionary. "I hardly know what I say."

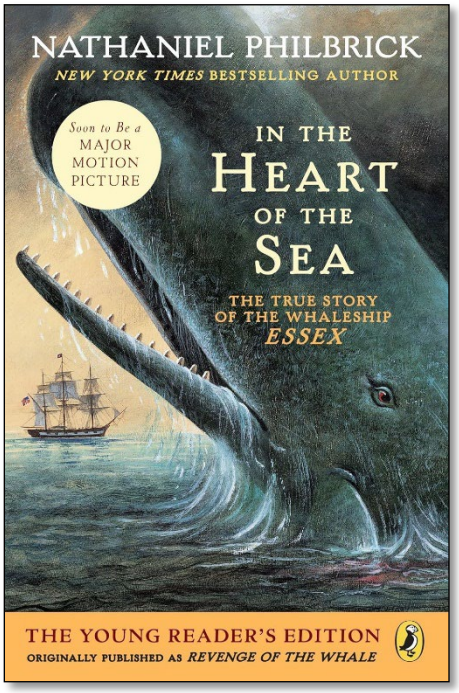
The trouble for *Essex* began on August 14, 1819, just two days after it left Nantucket on a whaling voyage that was supposed to last two and a half years. The 87-foot-long ship was hit by a squall that destroyed its topgallant sail and nearly sank it. Still, Pollard continued, making it to Cape Horn five weeks later. But the 20-man crew found the waters off South America fished out, so they decided to sail for distant whaling grounds in the South Pacific, far from any shores. To restock, the *Essex* first anchored at Charles Island in the Galapagos, where the crew collected sixty 100-pound tortoises.

By November of 1820, after months of a prosperous voyage and a thousand miles from the nearest land, whaleboats from the *Essex* had harpooned whales that dragged them out toward the horizon in what the crew called "Nantucket sleigh rides." Owen Chase, the 23-year-old first mate, had stayed aboard the *Essex* to make repairs while Pollard went whaling. It was Chase who spotted a very big whale—85 feet in length, he estimated—lying quietly in the distance, its head facing the ship. Then, after two or three spouts, the giant made straight for the *Essex*, "coming down for us at great celerity," Chase would recall—at about three knots (3.5 miles an hour). The whale smashed head-on into the ship with "such an appalling and tremendous jar, and nearly threw us all on our faces."

The whale passed underneath the ship and began thrashing in the water, then disappeared. The crew was addressing the hole in the ship and getting the pumps working when one man cried out, "Here he is—he is making for us again." Chase spotted the whale, his head half out of water, bearing down at great speed—this time at six knots, Chase thought. This time it hit the bow directly under the cathead and then disappeared for good.

The water rushed into the ship so fast, the only thing the crew could do was lower the small boats and try fill them with navigational instruments, bread, water and supplies before the *Essex* turned over on its side. Pollard saw his ship in distress from a distance, then returned to see the *Essex* in ruin. Another boat returned, and the men sat in silence, their captain still pale and speechless. Some, Chase observed, "had no idea of the extent of their deplorable situation."

The men were unwilling to leave the doomed *Essex* as it slowly foundered, and Pollard tried to come up with a plan. In all, there were three boats and 20 men. They calculated that the closest land was the Marquesas Islands and the Society Islands, and Pollard wanted to set off for them- but in one of the most ironic decisions in nautical history, Chase and the crew convinced him that those islands were peopled with cannibals and that the crew's best chance for survival would be to sail south. The distance to land would be far greater, but they might catch the trade winds or be spotted by another whaling ship. Only Pollard seemed to understand the implications of steering clear of the islands. (According to Nathaniel Philbrick, in his book *In the Heart of the Sea: The Tragedy of the Whaleship Essex*, although rumors of the Marquesas Islands cannibalism persisted, traders had been visiting the islands without incident.)



They left the *Essex* aboard their 20-foot boats. Saltwater soon saturated the bread, and the men began to dehydrate as they ate their daily rations. The sun was ravaging. One boat was attacked by a killer whale. Two weeks passed before they spotted land - Henderson Island - but it was barren. After another week the men began to run out of supplies. Still, three of the crew decided they'd rather take their chances on land than climb back into a boat. No one stopped them (and besides, it would stretch the provisions for the men in the boats.)

By mid-December, after weeks at sea, the boats began to take on water, more whales menaced them at night, and by January, the paltry rations began to take their toll. One of the men on Chase's boat was the first to die. "Humanity must shudder at the dreadful recital" of what came next, Chase wrote. (*Editor's note – I have chosen not to publish the description of what happened next.*) Over the coming week, three more sailors died; one boat disappeared, and then Chase's and Pollard's boats lost sight of each other. On both boats the men became too weak to talk. The four men on Pollard's boat reasoned that without more food, they would die. On February 6, 1821 - nine weeks after they'd bidden farewell to the *Essex* - the survivors began to draw lots to see who would be eaten next ... as was the custom of the sea, dating back, at least in recorded instance, to the first half of the 17th century.

By February 18, after 89 days at sea, the last three men on Chase's boat spotted a sail in the distance. After a frantic chase, they managed to catch the English ship *Indian* and were rescued. Three hundred miles away, Pollard's boat carried only its captain and Charles Ramsdell. They had only the bones of the last crewmen to perish. Years later, the third boat was discovered on Ducie Island; three skeletons were aboard. Miraculously, the three men who chose to stay on Henderson Island survived for nearly four months, mostly on shellfish and bird eggs, until an Australian ship rescued them.

Once they arrived back in Nantucket, the surviving crewmen of the *Essex* were welcomed, largely without judgment. Cannibalism in the most dire of circumstances, it was reasoned, was "a custom of the sea".

Source: Smithsonian Magazine, Gilbert King, *"The whaler Essex was indeed sunk by a whale—and that's only the beginning".* https://www.smithsonianmag.com/history/the-true-life-horror-that-inspired-moby-dick-17576/

But "why" Japan?

(When he "ran off to join a whaling ship") Ranald MacDonald's value was determined by his ability to throw a harpoon and navigate. One crew member described him as "a man of about 5 feet, 7 inches; thickset; straight hair and dark complexion … a good sailor, well-educated, a firm mind, well calculated for the expedition upon which he embarked." We also know that MacDonald was a reader (and possibly a collector) of books, and (it occurs to me, anyway) it seems he had a genuine interest in and curiosity about the world around him. I will even venture to claim that he was "well read" and that he knew about – and had probably read – both Melville's "Moby Dick" and Philbrick's "In the Heart of the Sea". In other words, Mac knew what he was doing and knew what he was in for as far as the whaling part of his adventure was concerned. We know from many sources that MacDonald was also aware of the (then) political climate in Japan. Most explorers go for profit, religion, on orders, or by accident. Mac risked his life for (presumably) no reason other than curiosity. A true rarity.

There may have been reasons other than simple curiosity, however. Fred Schodt alludes to a few, as did the last *Plymouth* crew member to see him off. It has been speculated that Ranald may have been inspired by Chinook Legends, stories told by his mother's people which mentioned centuries of unusual boats carrying people who had been castaway on the Pacific coast, people who were described as resembling his own Indigenous Ancestors. It has also been posited that he may have been in the process of "feathering his own nest"; I think he knew that he was linguistically gifted. By the time he was 20 Mac had been exposed to several languages: British English (of course) and American English (there is a difference), Gaelic (Scottish and Irish), French and Canadian French, Hawaiian and, of course, his mother's Tshinuk language, including Tshinuk Wawa (a pidgin of Chinook, Nootka, Chehalis, English, Canadian French, Hawaiian, and other elements). In the Oregon Territory itself (present-day Oregon, Washington and southern B.C.) more than 17 separate Indigenous languages were spoken, many of which we can rightfully assume MacDonald probably understood. And remember that Mac was formally educated at the Red River colony (modern day Manitoba/North Dakota) – where Michif, which is a French and Cree trade language – and Bungi (a Cree/Scots-Gaelic Creole, the predominant language of the Métis) were also spoken – including, of course, the other languages previously mentioned. https://indigenouspeoplesatlasofcanada.ca/article/languages/

Being exposed to a myriad of "foreign" languages was one of the benefits of growing up in the Hudson's Bay Forts, especially if one was the son of an important "Factor".

As for every reason posited – guileless curiosity, addiction to adventure, a plan for future employment (translator), concern about personal health (fear of scurvy) or some other, super-secret vision (possibly religion-based) – of course there is no way to know for sure. Ranald himself probably could not separate one motive from another, but based on what I have gleaned from the manuscripts written by his own hand (not McLeod's) I myself get the distinct impression

that it was predominantly for *scholarship's sake* that he deliberately stranded himself in a country that, at the time, was known for executing foreign intruders.

Whatever the reason or reasons behind it, however. MacDonald's is an absolutely fascinating story. The sheer perverse bravery it took for him to breach the chained country of isolationist Japan is bizarrely inspirational. The plain and simple fact is, Ranald MacDonald – because of his own character - decided to trust his life to "human kindness". And he was not wrong. Japan made such a huge impact on him that, decades later, his final words were "Sayonara, my dear, sayonara".

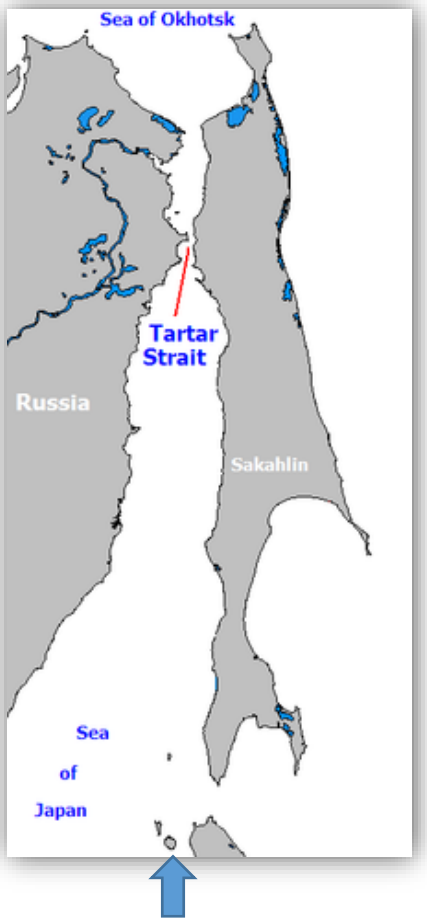
Chairman's Message

We hope you have enjoyed "The Story of Whaling" – I know Alice enjoyed writing it. I know she has been doing research on this subject ever since I bought her the book "*Leviathan*" at the Whaler's Cove bookstore in Maui back in 2002. The first thing she did was to look in the index for the name 'Ranald MacDonald' and she squealed with joy when she found it. On that trip, even though I was taking care of a group of people from Japan, Alice and I still had a chance to explore Old Lahaina Town, feeling somehow that we were putting our feet on the same soil upon which Ranald once walked before signing on with the American whaling ship *Plymouth* in 1845. We imagined him gazing out into the whaleship-filled harbor before boarding and making his way westward, until, in 1848, the *Plymouth* was off the coast of western Ezochi (northwestern Hokkaido). After reading this newsletter, I think all of us can now better appreciate the amount of stamina, endurance, fortitude, raw courage – and *LUCK* – that Ranald drew upon when he got up off his banker's stool in St. Lawrence and literally went to sea, intentionally "shipwrecking" himself on Japan's shores. We often get so wrapped up in the fact that Ranald was the first native speaker of English to teach English in Japan that we forget what he had to endure to get there. He spent FOUR YEARS (1845-48) of his life laboring on that whaleship before finally 'shipwrecking' himself and "breaking into" Japan, and then, while incarcerated, managed to fulfill one of his 'dreams,' to quote: "My plan was to present myself as a castaway … and to rely on their humanity. My purpose was to learn of them; and, if occasion should offer, to instruct them of us."

~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~ ~

Japanese Translation Follows →

「我々米国民の中で、捕鯨船員にどれほどの恩恵を受けているか、彼らが我々の歴史で果たした重要な役割、彼らが生まれたばかりのアメリカ合衆国にもたらした繁栄と富、彼らの荒々しく気ままな生活が地球の文明、探検、商業に与えた影響に気付いている人はほとんどいない。」



利尻島

私たちは「捕鯨に出掛ける」！　ついでに、南太平洋からシナ海、日本海、タタール海峡（ロシアの樺太とアジア大陸を隔て、北はオホーツク海と南は日本海を結ぶ、冷たく氷に覆われた海）まで、捕鯨船での生活を探索する。

マクドナルド自身の「自叙伝」と、数々の受賞歴のある FOM 会員、フレデリック・ショット氏が書いた素晴らしい伝記のおかげで、ラナルドが日本滞在中に何を成し遂げたかを知る事は可能だ。私たちの多くは、その「全体像」は理解して居るが、有名な「物語」をまとめるのに使われたラナルドの後期の原稿（60 歳代半ば及びそれ以降に書いたもの）から、ヒントや詳細を拾い上げることができる。もう 1 つの資料は、日本を出発してわずか数日後にグリン艦長に提出された証言。これは米国海軍のためになされたもの。そうは言っても、捕鯨船に乗っていたラナルドはどのような日常生活を送っていたのだろうか？これからその答えがわかるでしょう。人類は千年以上もの間、深海の怪物を追い求めてきましたが、そうした国の中でも、米国ほど魅力的な捕鯨産業を持つ国はありません。ピルグリムが上陸した瞬間から 20 世紀初頭まで、捕鯨はアメリカの発展に大きな力を発揮しました。アメリカの文化、経済、そしてその性格の多くは、文字通りにも比喩的にも、クジラの死体から生まれたものです。数万人の乗組員を乗せた何千隻ものアメリカ船が何十万頭ものクジラを殺し、そのクジラは製品や利益に加工され、今度は巨万の富を生み出し、国の形成と成長を促しました。

アメリカの鯨油は世界を照らした。石鹸、織物、皮革、塗料、ワニス（透明塗料）の生産に使われ、産業革命の原動力となった道具や機械の潤滑油にもなった。鯨の口から切り取ったヒゲは、フープスカートの輪に使われたり、お腹や胸を締め付けるコルセットの形を作ったりして、女性のファッションの流れを形作った。マッコウクジラの頭から取れる蝋質の物質、スペルマセチは、世界が知る限り最も明るく、最もきれいに燃えるろうそくを作った。一方、マッコウクジラの腸の炎症の副産物である龍涎香は、香水に優れた持続力を与え、金と同等の価値があった。

アメリカの捕鯨船員たちの英雄的（そしてしばしば悲劇的な）物語は有名だ。彼らは世界中の海を航海し、勇気、忍耐、忍耐力、そして生き残りに満ちた物語を持ち帰った。彼らは時に、反乱を起こし、殺人、暴動を起こし、脱走し、酒を飲み、歌い、物語を紡ぎ、絵を描き、日誌や手紙に思いや観察を記録した。彼らは退屈、過酷な労働、荒れ狂う海、鞭打ち、海賊、腐った食事、そして想像を絶する寒さを生き抜いた。戦時には敵が彼らを襲い、平和時には競争相手が彼らを羨んだ。多くの捕鯨船員がクジラとの激しい遭遇や自然の容赦ない性質に対するひどい誤算で亡くなった。そして、そのすべてを通して、捕鯨者たち、つまり「木造船の鉄人」たちは、ドラマチックで感動的で、時には恐ろしい物語の遺産を創り上げたのだ。それは今でも私たちの感情を揺さぶり、想像力の最も原始的な部分を刺激する。「素晴らしい本を書くには、素晴らしいテーマを選ばなければならない」とハーマン・メルヴィルは宣言したが、捕鯨の壮大な物語はアメリカの歴史の中で最も凄いテーマの 1 つである。

人間とクジラが初めて間近に遭遇したのは、おそらく海ではなく、死んだ、あるいは瀕死のクジラが打ち上げられた見知らぬ浜辺だったであろう。間違いなく「地元民」を驚かせたに違いない。人間はこうした出来事を利用して、クジラを解体して食用にしたり、骨を住居の建設材などに利用したりした。ある時点で、人間は海に出てクジラを捕獲するようになった。断片的な歴史からは、捕鯨がどのように始まったのかをはっきりとは把握できず、かいま見ることしかできない。日本には数世紀にわたる小規模な沿岸捕鯨の歴史があり、縄文時代（紀元前 1 万～300 年）まで遡る可能性もある。

ハドソン湾会社で有名なヘンリー・ハドソンは、1610 年に伝説の「北西航路」を探索中に捕鯨の可能性を英国に知らせた主な人物だ。彼はその「航路」を発見することは無かったが、大量のクジラを目にし、その後すぐにオランダ人とバスク人の捕鯨者が英国に加わり、競争するようになった。ピルグリムではなく、ジェームズ 1 世とその勅許状、そして捕鯨会社の企業支援者が最初に北米に居住した人々であると言っても過言ではない。

1840 年代から 1861 年にかけて、アメリカの捕鯨産業は最盛期を迎え、その全盛期にはアメリカ経済への総価値で第 9 位にランクされていたが、19 世紀半ばに鯨油が石油製品に取って代わられるまで続いた。1845 年から 1849 年にかけてのマクドナルドのプリマス号での航海（いわゆる捕鯨の「黄金時代」）は、この産業の「終わりの始まり」の一部である事が判明した。1859 年にペンシルバニアで石油が発見されたためだ。これは、ろうそく作りに鯨油が不要になったことを意味した。1924 年 8 月 24 日（日）、ラナルド・マクドナルドの死後 30 年と 1 日後、アメリカ最後の木造捕鯨船「ワンダード号」がニューベッドフォード港を出航した。しかし、翌 25 日の月曜日、嵐の中で同船はすぐに放棄され、その後数日かけてマサチューセッツ州カティハンク島の岩の多い海岸沖の波の中でゆっくりと崩壊していった。

捕鯨船に乗って、1850 年 石油が発見される前の時代、鯨油はアメリカの街頭や家庭の夜を照らすランプの燃料となっていた。さらに、鯨は女性のコルセット、ヘアブラシ、馬車の鞭、襟芯などさまざまな製品に使われるヒゲクジラの骨のような物質の原料でもあった。19 世紀、捕鯨は利益の多いビジネスで、東海岸の多くの港が裕福になった。マサチューセッツ州のニューベッドフォードやナンタケットなどの港は繁栄した。捕鯨船は、最大 4 年間の航海で世界中の海を巡航した。これらの特殊目的の船は、高速で頑丈で多用途であった。捕獲物を狩って殺すために必要な装備だけでなく、港に戻るまで捕獲物を加工、保管、保存するための技術や設備も搭載していた。これらは、今日の工場船の先駆けだった。

捕鯨者にとって、それは過酷で危険な生活だった。クジラが見つかると、乗組員は捕鯨船に乗り込み、獲物を銛で捕獲することを第一の目的として追跡した。銛打ちが獲物をうまく突き刺すと、捕鯨船とその乗組員は、クジラが逃げようとして海中をクジラが引きずる「ナンタケットそり乗り」と呼ばれる体験をした。このジェットコースターのような体験を 2 ～ 3 時間続けた後、クジラは疲れ果てて仕留められ、母船に運ばれ、そこで解体され、脂肪が煮詰められて貴重な油が抽出された。

「ボートはまるでコマが回転するように彼（鯨）の後ろを振り回された・・・」

ヘンリー・T・チーバー牧師は太平洋を放浪した宣教師だった。1850 年、彼はボストンから出航した捕鯨船「コモドール・プレブル」の乗客となり、捕鯨の体験を記録した。

「ハワイ諸島を出てニュージーランドのこの海（猟場）を航海して 10 週間が経ったが、一昨日、疲れ果てた捕鯨船員にとって命がけの音を初めて聞いた。「あそこで（潮を）吹いている！」上空から 3 頭のクジラが別々の場所で目撃されたのだ。すぐに十分近づいたと判断され、船長は風上半マイル強のところで 1 頭を「待機して降ろせ！」と命令した。3 隻の船の乗組員は、血を沸き立たせる何かに喜び、船を満たして「報酬」を得るための油分を切望しながら、陽気に出発した。クジラはゆっくりと風上に向かって進み、時折 2、3 回潮を吹いた後、向きを変えて、尾ひれを上げて沈んでいった。３隻の小ボートは、（捕鯨」チャンスを高める為に互いに約 4 分の 1 マイルの距離を保ちながら、クジラの後を追った。

幸運にも、漕ぎ手たちが「引き上げ」、つまりオールを最上部まで上げ、クジラが次に現れると予想される場所のあたりで漕ぎ手を「引き上げ」たとき、巨大な生き物は船長のボートのすぐそばで急浮上し、船首の銛打ちは、常に 1 本の曳き綱に固定されている 2 本の鋭く冷たい銛を怪物の脂肪の側面に突き刺すだけで済んだ。銛打ちはこれを見事にやり遂げ、たちまち「クジラの命」を射止め、クジラはたちまち血を噴き出した。このとき初めて、哀れな男は、強力な捕獲者が近くにいることに気づき、とげのある銛が急所を突いたため、はね返り、猛烈に逃げ出した。ボートはコマのように素早く回転し、海に飛び込んで水しぶきを上げ、クジラが鳴く間じっとしていた。獲物が浮上すると、すぐにまた動きが速くなり、一時間ほど続いた。この間に別の船が銛で彼に「近づき」、船長の残忍な槍が彼の急所を数回刺した。彼は、捕鯨者たちが言うように、致命傷を負って「暴れまわる」一時間前に殺され、本当に死んだか、仰向けにひっくり返った。それから、放し飼いの船が船にやって来て、彼の尾ひれに綱を結びつけるための大綱を引いた。それが終わると、船長は船体に綱を残して船を引っ張り、風上に向かって進み、船に横付けした後、彼を「切り込む」ことにした。これが終わり、巨大な死骸が鎖で船尾に固定されると、彼らは、この目的のために常に前部マストとメインマストのヘッドに固定されている巨大なブロックをつなぎ、切

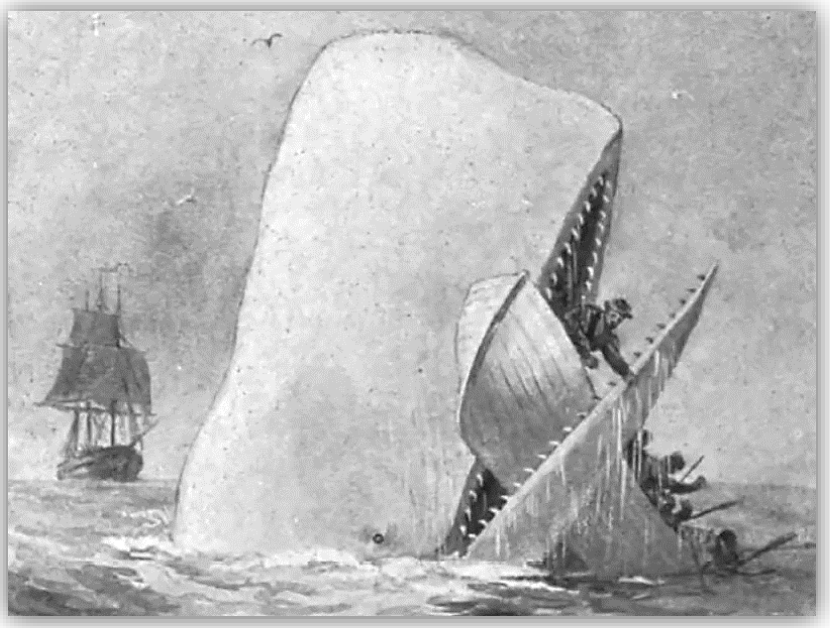
り込み用の仕掛けを取り付け始めた。それから船長と二人の航海士は、しっかりと固定された階段を下り、それぞれが体を安定させて寄りかかるための胸ロープを持って船の両側に渡った。それから樽職人は、ずっと挽いて研いでいた長い柄の鋤を彼らに渡し、彼らは元気よく荷を下ろして、脂身を切り落とす作業に取りかかった。

我々が船を止めて間もなく、夜の 8 時ごろ、風が強まり強風となり、その晩の試し塗りは不可能になった。しかし今日、船が停泊している間、作業は本格的に始まった。脂肪処理係は脂肪室で脂肪を解体し、他の者はそれをデッキに投げ、他の者はそれを試し塗り作業場の脇にフォークで運んだ。2 人の男がミンチナイフを持って「馬」のそばに立って、豚肉の皮をコックがロースト用に切るように、より簡単に試し塗りできるように肉片を多くの部分に切り分けていた。船の舵取り係と航海士の 1 人がそれを釜に投げ込み、切りくずを火にくべ、沸騰した液体を銅のタンクに汲み上げ、それを別の者が樽に浸す役目を負っていた。

今回捕獲されたクジラは、体長 45 フィート、胴回り 25 フィートの雌クジラで、70 から 80 バレルのセミクジラ油が採れる。これはニュージーランドのクジラの一般的なサイズで、北西部 (日本海) のクジラと比べると小型である。北西部のクジラは通常 150 から 180 バレルのところ、時には 300 バレルの油が採れると言われている。」

Herman Melville's Moby-Dick: the Greatest American Whaling Story

1840 年 12 月 30 日、21 歳のハーマン メルヴィルは、マサチューセッツ州フェアヘブンのアクシネット号 (船長はバレンタイン ピーズ) に乗って太平洋への捕鯨航海の船積み契約に署名した。



船は 1841 年 1 月 3 日にアクシネット川の河口を下り、当時世界の捕鯨の中心地であったニューベッドフォードの大きな波止場を通り過ぎ、北大西洋に出航した。この天才作家は、アメリカ文学の最も偉大な作品の 1 つを生み出すことになる航海に連れ去られようとしていた。

メルヴィルは 18 か月間海上で耐え忍んだ。彼は正式な教育はほとんど受けていなかったが、冒険に満ちた経歴を持っていた。『白鯨』の登場人物イシュマエルが言うように、「捕鯨船は私にとってイェール大学であり、ハーバード大学だった。」 メルヴィルは小説を書くにあたり、主に海で学んだことを利用した。アクシネット号に乗っている間、彼は「ゲーム」（捕鯨船同士の相互訪問）でオーウェン チェイスと出会った。チェイスは、クジラに沈んだエセックス号での父親の体験を記した文書を彼に渡した。「陸地のない海で、しかも難破船の緯度に非常に近いところでこの不思議な物語を読んだことは、私に驚くべき影響を与えた」とメルヴィルは後に書いている。

『白鯨』は最初ロンドンで別の題名で出版され、その後ニューヨークで出版された。この本は全部で 115 版発行された。『白鯨』の出版以前、アメリカ文学において捕鯨という主題は限定的ではあるが重要な表現であった。初期のアメリカ文学で最も有名なのは、捕鯨業におけるセンセーショナルな出来事に関するもので、例えば、太平洋で大型マッコウクジラに襲われ、最終的に沈没したナンタケット島の捕鯨船エセックス号の最も異常で悲惨な難破を描いたオーウェン・チェイス物語 (ニューヨーク、1821 年) などである。さらに、ハーマン・メルヴィルの捕鯨関連のフィクション作品には、『タイピー: ポリネシア人の生活をのぞいて (4) … (ニューヨーク、1846 年)』と『オムー: 南の海の冒険物語 (5) … (ニューヨーク、1847 年)』がある。 1851 年以降、10 セント小説、禁酒パンフレット、回想録、その他の一次資料など、さまざまなフィクションやノンフィクション作品が、次第に公の場に出るようになった。メルヴィルは、捕鯨者たちが語る凶暴な白鯨の話にも影響を受けた。『白鯨』の 12 年前に、米国海軍士官が「モカ ディック: 太平洋の白鯨」という記事を書き、その中で「羊毛のように白い」巨大な鯨について描写している。この物語のモカ ディックが捕獲されたとき、乗組員は、以前に彼を殺そうとしたときに刺された 20 本の銛を彼の体内で発見した。

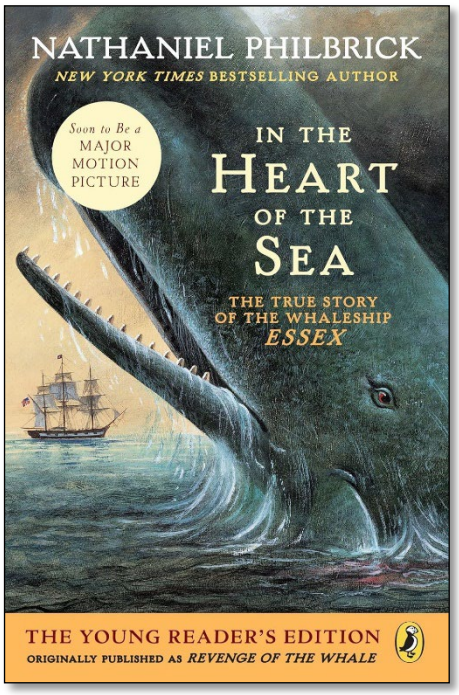
これらすべての影響が、最終的にメルヴィルの狂気の船長と運命の船と乗組員の物語にインスピレーションを与え、1851 年に出版された。小説の冒頭で、イシュマエルはエイハブ船長の乗組員に加わる。エイハブ船長は、「捕鯨者」の間で「モービー・ディック」として知られる白いマッコウクジラを見つけて殺そうと決心している。エイハブは以前、この巨大なクジラを捕獲しようとした際に片足を失っていた。最後の対決で、エイハブ船長、乗組員、船は破壊される。語り手のイシュマエルだけが生き残り、物語を語るのだ。

『白鯨』は、メインストーリーと、クジラや「捕鯨術」、その他の主題に関するメルヴィルの余談を行き来する、壮大な作品だ。メルヴィルは、刺激的な追跡と危険で暴力的な仕事の世界、退屈と孤独の年月、異国の港、人食いの船員、奇妙な出来事、そしてメルヴィルが表現した「海の大きな覆い」など、アメリカ捕鯨船の環境を鮮やか

に描き出している。『白鯨』は今日、アメリカ小説の中でも最も優れた作品の 1 つと考えられているが、初版当時は批評家から賛否両論、時には痛烈な批評が寄せられました。[[ハーマン・メルヴィル、1819-1891]]

『白鯨』の着想の元となった実話ホラー --、スミソニアン誌 2013 年 3 月 1 日

1852 年のある日、ナンタケット島でハーマン メルヴィルは、エセックス号の船長だった 60 歳の衰弱した男性と出会った。エセックス号は、1820 年に起きたマッコウクジラの襲撃で沈没した船で、メルヴィルの小説『白鯨』の着想の元となった。ジョージ ポラード ジュニア船長は、エセックス号が沈没したときまだ 29 歳だったが、生き延びてナンタケット島に戻り、2 番目の捕鯨船、トゥーブラザーズの船長となった。しかし、その船が 2 年後にサンゴ礁で難破すると、ポラードは海では不運な「ヨナ」とされ、船主は二度と彼に船を託さなくなった。ポラードは村の夜警として残りの人生を陸で過ごした。



メルヴィルは『白鯨』の中でポラードについて簡単に書いているが、それは彼の船を沈めたクジラについてだけである。メルヴィルは後に、ポラードの訪問中、二人は「言葉を交わした」だけだったと書いている。しかしメルヴィルは、ポラードの海上での苦難がエセックス号の沈没で終わるわけではないことを知っていたし、船長がきっと抱えているであろう恐ろしい記憶を呼び起こすつもりはなかった。「島民にとって彼は取るに足りない存在だったが、私にとっては、まったく控えめで謙虚でさえあったが、私が出会った中で最も印象的な人物だった」とメルヴィルは書いている。

ポラードはエセックスの苦難から救出された直後、夕食の席で仲間の船長たちに、またジョージ・ベネットという名の宣教師にも、この話のすべてを語った。ベネットにとって、この話は告白のようなものだった。確かに、それは悲惨なものだった。92 日間、海上で寝ずの夜を過ごし、雨漏りする船で食料もなく、生き残った乗組員は容赦ない太陽の下で気が狂いそうになり、最終的には人食いに遭った。「でも、これ以上は話せない。思い出すだけで頭が熱くなる」とポラードは宣教師に言った。「自分が何を言っているのかほとんど分からない」

エセックス号のトラブルは、1819 年 8 月 14 日に始まった。2 年半続くはずだった捕鯨航海にナンタケット島を出発したわずか 2 日後のことだった。全長 87 フィート

のこの船は突風に見舞われ、トップ ギャラント セイルが破損し、沈没寸前になった。それでもポラードは航海を続け、5 週間後にホーン岬に到着した。しかし、20 人の乗組員は南アメリカ沖の海域が漁獲物でいっぱいであることに気づき、海岸から遠く離れた南太平洋の捕鯨場へ航海することにした。エセックス号は、まず補給のためガラパゴスのチャールズ島に停泊し、そこで乗組員は 100 ポンドのカメ 60 匹を捕獲した。1820 年 11 月、数か月に及ぶ順調な航海と最も近い陸地から 1,000 マイル離れた地点での航海を終えて、エセックス号の捕鯨船はクジラを銛で捕獲し、乗組員が「ナンタケットのそり遊び」と呼んでいた方法で水平線に向かって引きずり出していた。23 歳の一等航海士オーウェン・チェイスは、ポラードが捕鯨に出ている間、修理のためにエセックス号に残っていた。遠くに頭を船に向けて静かに横たわっている、推定体長 85 フィートの非常に大きなクジラを見つけたのはチェイスだった。その後、2、3 回潮を吹いた後、その巨大なクジラはエセックス号に向かってまっすぐ進み、「すごいスピードで我々に向かって落ちてきた」とチェイスは回想している。速度はおよそ 3 ノット (時速 3.5 マイル) だった。クジラは船に正面から激突し、「ものすごい衝撃で、私たち全員がほぼ顔から投げ出されそうになった」

クジラは船の下を通り過ぎ、水中で暴れ始め、そして姿を消した。乗組員が船の穴を直し、ポンプを動かしていたとき、一人の男が叫んだ。「あいつが来た。またこっちに向かってくる」。チェイスはクジラを見つけた。頭が半分水面から出ていて、猛スピードで迫ってきた。今回は 6 ノットだった、とチェイスは思った。今度はクジラは船首の真下に激突し、完全に姿を消した。

水が船内に急速に流れ込んだため、乗組員にできたのは、エセックス号が横転する前に、小型ボートを降ろして航海計器、パン、水、物資を積み込むことだけだった。ポラードは遠くから船が危機に瀕しているのを見て、戻ってみるとエセックス号は破壊されていた。別のボートが戻ってきて、乗組員たちは沈黙して座っていたが、船長は依然として青ざめ、言葉も出なかった。チェイスは、乗組員の中には「自分たちの悲惨な状況がどれほどひどいか、まったくわかっていない者もいた」と観察した。

男たちは、ゆっくりと沈没していく運命のエセックス号を離れることを望まず、ポラードは計画を立てようとした。全部で 3 隻の船と 20 人の男たちがいた。彼らは最も近い陸地はマルケサス諸島とソシエテ諸島であると計算し、ポラードはそれらの島々を目指したが、海事史上最も皮肉な決断の一つとして、チェイスと乗組員は、それらの島々には人食い人種が住んでいて、南へ航海するのが乗組員が生き残る最大のチャンスだとポラードを説得した。陸地までの距離ははるかに長くなるが、貿易風に

遭ったり、他の捕鯨船に発見されたりするかもしれない。島々を避けることの意味を理解していたのはポラードだけだった。(ナサニエル・フィルブリックの著書「海の中心で：捕鯨船エセックス号の悲劇」によると、マルケサス諸島の人食いの噂は消えなかったが、貿易業者は問題なく島々を訪れていた。

彼らは 20 フィートのボートに乗ってエセックス号を出発した。すぐにパンは塩水に浸り、毎日の食料を食べながら脱水症状に陥り始めた。太陽は強烈で、1 隻のボートはシャチに襲われた。2 週間経ってようやくヘンダーソン島という陸地を見つけたが、そこは不毛だった。さらに 1 週間経つと、食料が底をつき始めまた。それでも、乗組員 3 人はボートに戻るよりも陸に上がって運を試すことにした。誰も止めなかった (それは、ボートに乗っている人たちの食料が足りなくなるからだ。)

数週間の海上生活を経て、12 月中旬には船が浸水し始め、夜にはさらに多くのクジラが彼らを脅かし、1 月にはわずかな食糧が犠牲になり始めた。チェイスの船に乗っていた男の 1 人が最初に亡くなった。「次に起こったことの恐ろしい物語に人類は震え上がるに違いない」とチェイスは書いている。（編集者注 - 私はその後に起こったことの説明を公表しないことに決めた。）その後の 1 週間でさらに 3 人の船員が死亡し、1 隻の船が行方不明になり、チェイスとポラードの船は互いに姿を見失った。両方の船の船員は話すこともできないほど衰弱した。ポラードの船に乗っていた 4 人の男は、食料がなければ死んでしまうと判断した。 1821 年 2 月 6 日、エセックス号に別れを告げてから 9 週間後、生存者たちは次に誰が食べられるかを決めるためにくじ引きを始めた。これは海の習慣であり、少なくとも記録に残る例では 17 世紀前半にまで遡る。2 月 18 日、海上で 89 日間過ごした後、チェイスの船の最後の 3 人が遠くに帆を見つけた。必死で追跡の後、彼らはなんとかイギリス船、インディアン号に追いつき救助された。300 マイル離れたポラードの船には船長とチャールズ ラムズデルだけが乗っていた。船には最後に亡くなった乗組員の骨しか残っていなかった。数年後、3 番目の船がデューシー島で発見された。3 つの骸骨が乗っていた。ヘンダーソン島に残ることを選んだ 3 人は、オーストラリアの船に救助されるまで、主に貝類と鳥の卵を食べて 4 か月近く生き延びた。

ナンタケット島に戻ると、エセックス号の生き残った乗組員たちは、ほとんど非難されることなく歓迎された。最も悲惨な状況での人食いは「海の習慣」であると考えられていた。

Source: Smithsonian Magazine, Gilbert King, *“The whaler Essex was indeed sunk by a whale—and that’s only the beginning”.* https://www.smithsonianmag.com/history/the-true-life-horror-that-inspired-moby-dick-17576/

しかし「なぜ」日本なのか？

（彼が「捕鯨船に加わろうとした時、」）ラナルド・マクドナルドの価値感は、銛を投げて航海する能力によって決定された。ある乗組員は彼を「身長約 5 フィート 7 インチ、がっしりとした体格、ストレートヘア、浅黒い肌…優秀な船乗り、教養があり、しっかりした精神、彼が乗り出した探検に適した計算高い人物」と評した。また、マクドナルドが読書家（おそらく収集家）であったこともわかっている。そして（少なくとも私にはそう思えるが・・・）、彼は周囲の世界に対して純粋な興味と好奇心を持っていたようだ。私はあえて彼が「読書家」であり、メルヴィルの「白鯨」とフィルブリックの「海の心」の両方を知っていた（そしておそらく読んだ）と主張したいと思う。言い換えれば、マクドナルドは自分の冒険の捕鯨部分に関して、自分が何をしているのか、そして何が起こるのかを知っていたのだ。多くの情報源から、マクドナルドが当時の日本の政治情勢にも気付いていたことがわかっている。ほとんどの探検家は、利益、宗教、命令、または偶然に旅立ちます。マクドナルドは、好奇心以外の理由（おそらく）で命を危険にさらしました。本当に珍しいことです。

しかし、単なる好奇心以外の理由もあったかもしれない。フレッド・ショット氏はいくつか理由をほのめかしているし、彼を見送った最後のプリマスの乗組員もそうだった。ラナルドはチヌーク族伝説に触発されたのではないかという推測もある。チヌーク族伝説とは、何世紀にもわたって太平洋岸で漂流した人々を乗せた珍しい船について母親の部族が語った物語で、その人々はラナルド自身の先祖に似ているとされている。また、彼は「自分の巣を羽毛で飾る」過程にあったのではないかという仮説もある。彼は自分が言語の才能に恵まれていることを知っていたと思う。 20 歳になるまでに、マックドナルドはいくつかの言語に触れていた。イギリス英語（当然）とアメリカ英語（違いはある）、ゲール語（スコットランド語とアイルランド語）、フランス語とカナダのフランス語、ハワイ語、そしてもちろん、彼の母親のツィヌク語（ツィヌク・ワワ語（チヌーク語、ヌートカ語、チェハリス語、英語、カナダのフランス語、ハワイ語、その他の要素が混ざったピジン語）を含む）だ。オレゴン準州自

体（現在のオレゴン州、ワシントン州、ブリティッシュコロンビア州南部）では、17を超える個別の先住民言語が話されており、その多くをマクドナルドは理解していたと推測できる。また、マックが正式な教育を受けたのはレッドリバー植民地（現在のマニトバ州/ノースダコタ州）だったことを思い出してほしい。そこでは、フランス語とクリー語の交易言語であるミチフ語と、メティスの主要言語であるクリー語/スコットランド・ゲール語クレオール語であるバンギ語も話されていた。もちろん、前述の他の言語も含まれていた。

多くの「外国」言語に触れることは、ハドソン湾の要塞で育ったことのメリットの 1 つであり、特に重要な幹部「ファクター」の息子であればなおさらです。

あらゆる理由が想定されているように、純粋な好奇心、冒険への執着、将来の仕事の計画 (通訳・翻訳者)、個人の健康への懸念 (壊血病への恐怖)、その他の極秘のビジョン (おそらく宗教に基づくもの) など、もちろん確実に知る方法は無い。ラナルド自身は、動機を区別できなかったかもしれないが、彼自身の手による原稿 (マクラウド氏の書いたモノではない) から私が収集した情報に基づくと、当時外国からの侵入者を処刑することで知られていた国に自分の意志でわざわざ上陸／入国を試みた事実は、主に学問のためだったという明確な印象を私自身は受けています。

しかし、その背後にある理由が何であれ、マクドナルドの物語は実に興味深い. 日本という鎖国国家を突破するために彼が要したまったくの倒錯した勇気は、奇妙にも感動的である。単純明快な事実は、ラナルド・マクドナルドが、彼自身の性格から、自分の命を「人間の優しさ」に託すことを決めたということだ。そして、彼は間違っていなかった。日本は彼に大きな影響を与え、数十年後、彼の最後の言葉は「さよなら、愛しい人よ、さよなら」だった。

Chairman's Message . . .

「捕鯨の物語」を楽しんでいただけたでしょうか。アリスが執筆を楽しんでいた事は確かです。2002 年にマウイ島のホエラーズ コーブ書店で私が彼女に「リヴァイアサン」という本を買ってやって以来、彼女はこのテーマについて研究を続けていたことを私は知っています。彼女が最初にしたのは、索引で「ラナルド マクドナルド」という名前を探すことでした。そして、それを見つけた時、彼女は歓喜の声を上げたのです。その時の旅行中、私は日本人グループのお世話をしていたにもかかわらず、アリスと私はオールド ラハイナ タウンを散策する機会に恵まれ、1845 年にアメリカの捕鯨船プリマス号に乗船する前にラナルドが歩いたのと同じ土を踏んでいるような気がしたのです。私たちは、彼が捕鯨船で一杯の港を眺めてから乗船、1848 年にプリマス号が西蝦夷地（北海道北西部）沖に居たところまで西へ向かう姿を想像しました。このニュースレターを読んだ後、私たちはみな、セントローレンスの銀行員の椅子から立ち上がり、文字通り海に出て、故意に日本に「難破」したラナルドがどれだけのスタミナ、忍耐力、不屈の精神、生来の勇気、そして幸運に恵まれたかをより深く理解できると思います。私たちは、ラナルドが日本で英語を教えた最初の英語ネイティブ スピーカーであるという事実に夢中になりすぎ、彼がそこにたどり着くまでにどんな苦労をしたかを忘れがちです。彼は、その捕鯨船で 4 年間 (1845-48) 働き、故意に「難破」して日本に「侵入」を果たし、その後、投獄中に「夢」の 1 つをなんとか実現しました。引用すると、**「私の計画は、漂流者として自分を演出し、彼らの人間性に頼ることだった。私の目的は、彼らについて学び、機会があれば、彼らに私たちについて教えることだった」**。

After nearly 25 years, federal officials approved a limited Makah whale hunt. A federal official has given the green light for members of the Makah tribe to resume exercising their treaty right to whaling, based on a request first made in 2005. Their last hunt took place in 1999. With a waiver under the Marine Mammal Protection Act in hand, the tribe will be authorized to hunt and kill up to three eastern North Pacific gray whales per year over the next decade. The tribe hopes to use the whales for food and to make handicrafts, artwork and tools they can sell.

Friends of MacDonald Membership

2025 年度年間会費納入のお願い。

Your membership in Friends of MacDonald makes it possible for us to continue to spread the word about this remarkable man through issues of this newsletter, maintaining the FOM bilingual website, etc. If you have not yet done so, we hope you will continue your support of our worthy organization and renew your membership.

U.S. Membership [$15.00 annual]
米国内在住 会員　[１５ドル／年]

International Membership [$20.00 annual]
米国外在住会員　[２０ドル／年]

Corporate Membership [$100.00 annual]
法人会員　[１００ドル／年]

Please tear off and send the bottom of this page with your payment to： Friends of MacDonald

……

Name _____

Address _____

Phone _____ E-mail address **_____

**I would like to receive my FOM Newsletter by email _____ yes _____ no

Amount Enclosed $ _____ (Please make your check payable to **Friends of MacDonald)**

郵送先／Mail to：Friends of MacDonald
28585 SW Cascade Loop
Wilsonville, OR 97070　U.S.A.

thank you